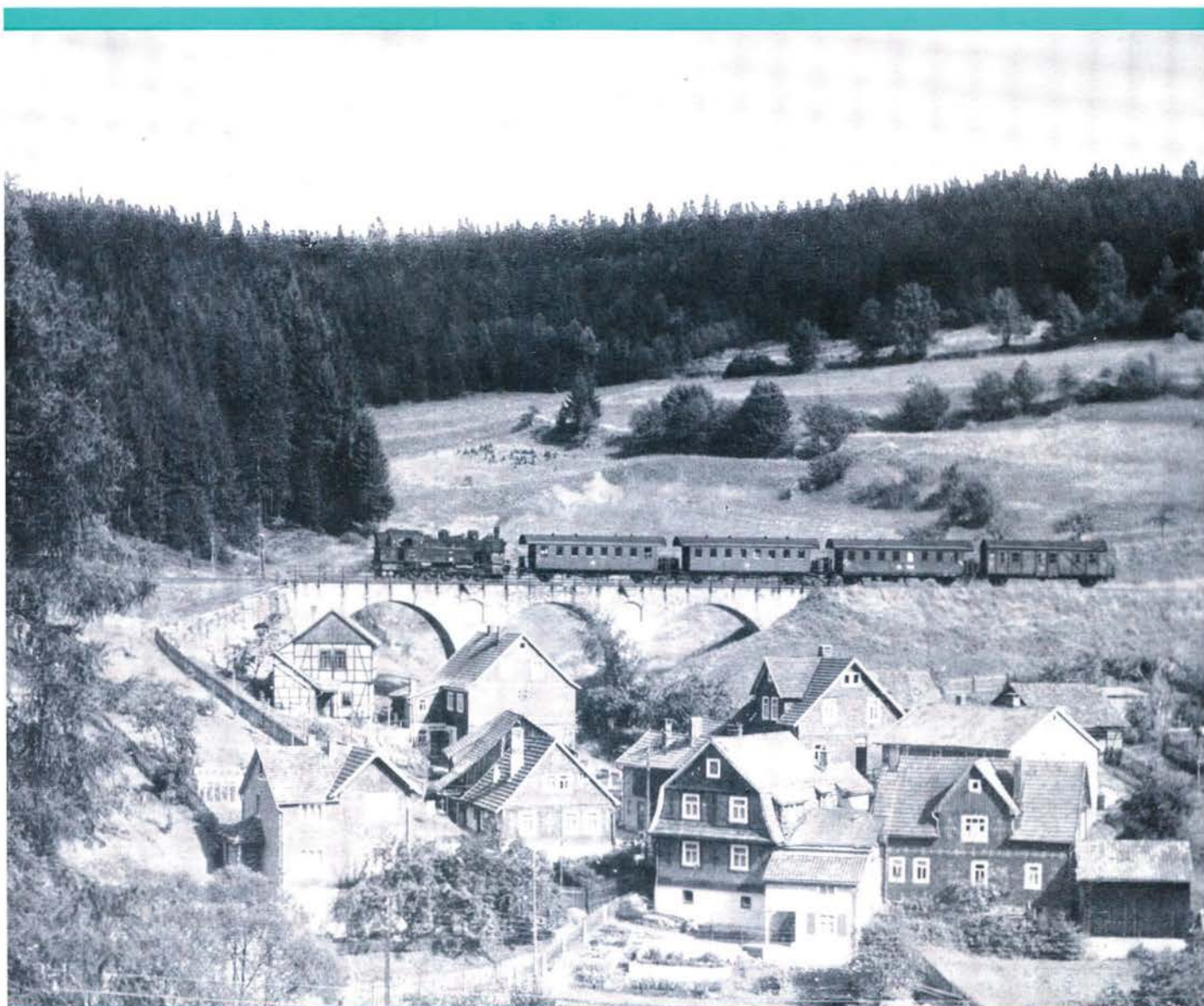


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 20



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelheftpreis 2,- M · Sonderpreis für die DDR 1,- M 32 542

MAI

5/71



Organ des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR

Der Redaktionsbeirat

Oberlehrer Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der Verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – Rb.-Amtmann Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Leipzig – o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack (für VEB Piko, Sonneberg), Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Dresden – Rb.-Rat Prüflingenieur Walter Georgii, Ministerium für Verkehrswesen der DDR, Staatliche Bauaufsicht, Prüfamt, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden – Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin – Fotografenmeister Achim Delang, Berlin.

Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR: Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing.-Ök. Helmut Kohlberger; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Str. 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 6,- M, Sonderpreis für die DDR 3,- M.

Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28-31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export- und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Leitartikel	129
<i>Werner Drescher</i>	
Bauanleitung für Lichtsignale der Nenngröße TT	130
Schon als Kind	132
72 Jahre alt	134
<i>Ing. Hans Kobschätzky</i>	
H0-Etagen-Anlage	138
<i>o. Prof. Dr. sc. techn. Kurz</i>	
Eine Bildungsstätte für den Verkehr und ihre Aufgaben	142
<i>Dipl.-Ing. Friedrich Spranger</i>	
Elektrischer Zugbetrieb nach Meißen eröffnet	144
<i>Ing. Günter Malzahn</i>	
Aus den Kindertagen unseres Steckenpferdes	146
Wissen Sie schon?	148
Mitteilungen des DMV	150
Ein gutes Stück weiter	151
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	152
<i>Dipl.-Ing. Dieter Bätzold</i>	
Eine elektrische Lokomotive für zwei Bahnverwaltungen – die 1'D + D1'-Lokomotive El 12 der NSB und Dm der SJ	153
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

Die Urlaubszeit naht! Ein Personenzug auf der malerischen Strecke Suhl-Schleusingen kurz vor Einfahrt in den Bahnhof Hirschbach.

Foto: Rudolf Heym, Erfurt

Titelvignette

Zweiachsiger Kesselwagen in der Nenngröße TT, Fabrikat Zeuke & Wegwerth KG Berlin

Rücktitelbild

TT – wieder einmal ganz groß! Dieses Foto einer vorbildlichen TT-Anlage sandte uns Herr Rolf Buchmann aus Magdeburg.

Foto: Rolf Buchmann, Magdeburg

Sozialistische Persönlich- keiten formen!

Die 2. Bildungskonferenz des Verkehrswesens am 6. April 1971 in der Berliner Kongreßhalle am Alexanderplatz stellte die Weichen für die Gestaltung des Systems der Aus- und Weiterbildung der Werktätigen des einheitlichen sozialistischen Verkehrswesens in den 70er Jahren. Die Bildungskonferenz war Ausdruck der Lebenskraft unserer sozialistischen Verfassung und Bestandteil der Vorbereitung des VIII. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands zugleich.

Bildung und Erziehung werden in zunehmendem Maße zum Gegenstand sozialistischer Führungstätigkeit, und jeder Leiter wird gut beraten sein, das in der täglichen Arbeit zu beachten. Dabei sollte davon ausgegangen werden, daß die Bildung, ihre Erweiterung und Vertiefung im Prozeß der wissenschaftlich-technischen Revolution immer mehr zum Produktivitätsfaktor werden, daß die Aus- und Weiterbildung bestimmendes Element bei der Entwicklung sozialistischer Persönlichkeiten ist. Wesentlichen Einfluß darauf haben der polytechnische Unterricht und die Lehrausbildung in den Betrieben und Dienststellen des Verkehrswesens. Hier werden die Schüler und Jugendlichen erstmals mit der sozialistischen Produktion vertraut gemacht. Während in den Jahren des polytechnischen Unterrichts Interesse und Liebe zu den Berufen des Verkehrswesens geweckt werden, entscheidet die Einheit von Erziehung, Bildung und produktiver Arbeit unter echten Produktionsbedingungen in hohem Maße darüber, wie sich Verantwortungsbewußtsein gegenüber dem Betrieb und der sozialistischen Gesellschaft herausbildet und entwickelt.

Alle Ausbildungsdienststellen und Betriebe der Deutschen Reichsbahn mögen sich darum am Raw „Einheit“ Leipzig oder am Bw Eisenach orientieren. Vorbildliche Organisation der Berufsausbildung und eine ebenso vorbildliche Ausgestaltung der Unterrichtskabinette sind dort gleichermaßen entscheidende Fundamente für eine erfolgreiche Berufsausbildung wie auch die Sicherung der Lehrproduktion im Raw Stendal. Werte im Umfang von 70 000 M wurden im vergangenen Jahr in Stendal von den Lehrlingen geschaffen. Im Zwickauer Raw wurde den Schülern ein Forschungsauftrag im Zusammenhang mit der Schaffung eines Containerumschlagplatzes erteilt. Unter Leitung des Ingenieurs Seidel haben die Schüler diesen Auftrag vorbildlich erledigt. Drei Beispiele also, die beweisen, daß der Klassenauftrag zur Entwicklung sozialistischer Persönlichkeiten richtig verstanden wurde.

Natürlich erschöpft sich die Verantwortung der Leiter und gesellschaftlichen Organisationen nicht allein darin, materiell-technische Voraussetzungen für einen guten polytechnischen Unterricht und eine praxisverbundene und praxiswirksame Lehrausbildung zu schaffen. Lehrmeister, Lehrfacharbeiter müssen vor allem zu echten Vertrauten der Jugendlichen werden. Ihnen obliegt die Verantwortung, den Zusammenhang zwischen hoher fachlicher Meisterschaft, Teilnahme an der Neuerertätigkeit zur aktiven Vorbereitung der Messen der Meister von morgen und dem Grundanliegen jeder sozialistischen Produktion deutlich zu machen. Es geht also um eine jugendgemäße Erläuterung der Zusammenhänge, Beweggründe und Ziele der Politik der Partei der Arbeiterklasse und der Regierung der DDR, es geht darum, überzeugend darzulegen, daß das Grundanliegen sozialistischen Produzierens in der allseitigen Stärkung unserer Republik und in der Hebung des Wohlstands all ihrer Bürger besteht. Nicht zuletzt stellen die sozialistische Produktion, die Vorbildwirkung von Lehrkräften und hervorragenden Produktionsarbeitern und Neuerern, wichtige Voraussetzungen dar, mit welchem fachlichen Wissen und Können, mit welcher politisch-moralischen Grundhaltung die jungen Facharbeiter ihren Ehrendienst in den bewaffneten Organen unseres Arbeiter-und-Bauern-Staates leisten, wie weit sie von der Erkenntnis durchdrungen sind, daß das Lernen Lebensaufgabe eines jeden Bürgers unserer Republik ist. Gerade eine solche Haltung ist für die jungen Facharbeiter, die von ihren Betrieben und Dienststellen zu einem Hoch- oder Fachschulstudium delegiert werden, von herausragender Bedeutung. Primär geht es um Höchstleistungen während des Studiums und um die Erfüllung des Auftrags der sozialistischen Gesellschaft, mit Leidenschaft und persönlichem Engagement an der wissenschaftlich-technischen Entwicklung unseres sozialistischen Verkehrswesens teilzunehmen. Deshalb ist die Verknüpfung der sozialistischen Erziehung und praxiswirksamen wissenschaftlichen Ausbildung nicht nur Hauptanliegen unserer Ingenieur- und Hochschulen, sondern gleichermaßen jeder Leitungstätigkeit in den Betrieben und Dienststellen des Verkehrswesens. Eingedenk der Tatsache, daß beim Stand der Entwicklung der Produktivkräfte in den modernen Industriestaaten 30 bis 50 Prozent des Wirtschaftswachstums über die Bildung realisiert werden, versteht es sich von selbst, daß unsere sozialistische Gesellschaft, die ihr immanenten Vorzüge auch auf diesem Gebiet voll zur Wirkung bringt. Der Erste Sekretär des ZK der SED und Vorsitzende des Staatsrates der DDR, W. Ulbricht, formulierte das wie folgt: „Macht gebrauchen heißt neues Wissen und Kennen erwerben.“

H. M.

Der 21. November 1970 war für einen großen Teil der Freunde von der AG 8/5 ein sehr schöner Tag. Es wurde das Bahnbetriebswerk unter sachkundiger Führung von Herrn Suhrke besichtigt.

Pünktlich um 13.30 Uhr ging es los. Was gab es da nicht alles für die berufsmäßigen Nichtisenbahner zu sehen und zu bestaunen! Dort stand die 110 257, sie war mit einem Eilzug aus Pasewalk gekommen, hier wartete die 118 330 auf den Schnellzug, um ihn nach Lübeck zu bringen. Die mächtige 01 0508 verließ das Bw für einen Schnellzug in den südlichen Raum der Republik, aus Stralsund kam eine 03, rostbefeuert mit drei Zylindern. Unser Führungsleiter wurde mit vielen Fragen bestürmt. Zum Beispiel, wie funktioniert die Ölfeuerung? Wie hat sich die BR 110 bewährt? Und viele weitere Fragen, wie sie Modelleisenbahner überall auf dem Herzen haben. Immer wieder großes Interesse wurde für die ölbefeuerten 50er bekundet. Im Bw Rostock sind einige dieser prächtigen Maschinen beheimatet.

Die aus abgestellten Kesselwagen bestehende Bepfändungsanlage, die nur bis zur Rekonstruktion des Bw als Provisorium bestehen wird, wurde uns gezeigt. Eine Lok der BR 102 wurde gerade mit neuen Betriebsstoffen versehen. Abseits auf dem Rand eine 52er, die sich schon zu Heizzwecken im alten Stadthafen befunden hatte. Eine Lok der BR 93 und eine 57er waren kalt abgestellt. Gerade, als die 50 0046 noch einmal genau angesehen wurde, verließ auf einem Spezialwagen, gezogen von einer 106er Diesellok, die 99 323 das Bw zum neuen Einsatz auf der Schmalspurbahn Bad Doberan – Kühlungsborn. Im Lokschuppen selbst entdeckten wir eine rekonstruierte Kö, einen Feuerlöschzug, einen Schneepflug und einen Putzstand für die Loks der BR 118. Eine im Schuppen stehende 118.2 wurde bestiegen, die Führerstände und der Maschinenraum besichtigt. Das Anlassen der Motoren war

dann noch ein besonders erhebendes Ereignis. Lange haben wir an der mächtigen Drehscheibe gestanden und uns den Betrieb um diese herum angesehen. Hier entdeckten wir auch die 01 0524, die ohne Windleitbleche hier als Heizlok verwendet wird.

Den Abschluß unseres Besuches bildete ein Blick in die Werkstatt. Hier konnten wir uns von der schweren Arbeit der Männer des Werkstattdienstes überzeugen. Es wurde gerade eine Achsgetriebereparatur an einer 118.1 ausgeführt.

Vor dem Verlassen des Bw wurden noch einige Minuten Zeit aufgebracht, um noch weitere Fragen stellen zu können. So war dieser Besuch in einer Dienststelle der Deutschen Reichsbahn für alle teilnehmenden Freunde ein lange in der Erinnerung bleibendes Erlebnis.

Doch dies sollte nur die eine Seite der Medaille sein. Unsere Absicht war es auch, mit den fleißigen Frauen und Männern vom goldenen Flügelrad direkt in Kontakt zu kommen, sie bei ihrer verantwortungsvollen Arbeit zu sehen und Verständnis für ihre Probleme zu erlangen.

Wir Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn konnten umgekehrt die Eisenbahner davon überzeugen, in welchem Maße unsere Beschäftigung mit dem Modell eine in jeder Hinsicht ernst zu nehmende Sache ist, wie sehr sie sich an die polytechnische Erziehung und Ausbildung unserer Jugend anlehnt und wie eng sie mit dem Problem der Heranbildung eines echten Eisenbahnernachwuchses verknüpft ist. So sollten grundsätzlich Exkursionen von Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes von dem bisherigen Niveau der reinen „Besichtigung“ auf das hier angedeutete gehoben werden, um eine allem gerecht werdende breite Öffentlichkeitsarbeit zu leisten.

Peter Dreydoppel, Rostock

WERNER DRESCHER, Wilhelm-Pieck-Stadt Guben

Bauanleitung für Lichtsignale der Nenngröße TT

Das Signalwesen ist bei der Eisenbahn und ebenso auch bei der Modelleisenbahn von großer Bedeutung. Den interessierten Modelleisenbahnern soll deshalb eine Bauanleitung für drei vorbildgerechte Lichtsignale gegeben werden.

Es handelt sich um ein Lichthaupt- und -vorsignal im Maßstab von etwa 1:100. Weiterhin um ein Lichthauptsignal in „Zwergausführung“. Es wird meistens als Ausfahrtsignal an Neben- bzw. Überholungsgleisen aufgestellt. Das Signal reicht für den Modelleisenbahnbetrieb voll aus. Die oberste Glühlampe zeigt „Halt“ (rot), links oben „Fahrt frei“ (grün) und in Verbindung mit rechts unten „Fahrt mit Geschwindigkeitsbegrenzung“ (gelb). Die zwei weißen Glühlampen, nach rechts ansteigend, zeigen „Rangierfahrt erlaubt“. Das dritte Signal, welches wir uns bauen wollen, ist das Ra 12 der DR, ebenfalls als Lichtsignal in Zwergausführung.

Die beiden zuletzt beschriebenen Signale können wir nicht so maßstabgerecht anfertigen, obwohl schon Superminiaturlampen verwendet werden. Der Schirm

könnte zwar maßstabgerecht ausgeführt werden, aber die Tiefe, bedingt durch die Länge der Glühlampen, würde in keinem Verhältnis dazu stehen. Es wirkt aber trotzdem recht gut.

Für den Bau dieser Signale benötigen wir Weißblech und die schon erwähnten Glühlampen ohne Fassung. Als Werkzeug verwenden wir Feinblechschere, Lötzeug, Reißzeug und Zange. Da die Bohrungen sehr genau sein müssen, empfiehlt sich das Bohren auf einer Ständerbohrmaschine.

1. Lichthaupt- und -vorsignal

Als erstes wird der Signalschirm (1) nach den angegebenen Maßen ausgeschnitten und gebohrt. Dann biegen wir die vier Hülsen (2) für die Glühlampen. Für die beiden waagerechten Glühlampen fertigen wir eine ovale Hülse (3) an, in die beide Glühlampen gesteckt werden können. Die Hülsen werden nun an den Schirm gelötet. Dies braucht nur an einem Punkt zu geschehen. Wenn die Hülsen gut mit dem Schirm zusammengehalten werden, so ist es gar nicht so schwer, sie

einzelnen anzulöten, ohne daß bereits angelötete abfallen oder kalte Lötstellen entstehen können. Nun wird der Mast ausgeschnitten und über einen 1 mm starken Blechstreifen gebogen. Wir löten ihn ebenfalls hinten an den Schirm.

Nun bekommt der zylindrische und der hintere Teil der Glühlampen einen schwarzen Anstrich, so daß sie nicht durch benachbarte Bohrungen durchleuchten können. Sie werden dann in die Hülsen gesteckt. Dann beginnt der schwierigste Teil des Baues. Da die Zuleitungsdrähte nicht lang genug sind, müssen sie verlängert werden. Weil die Lötstelle genau in den Mast käme, müssen die Zuleitungen gekürzt werden, damit die Verlängerungsdrähte unmittelbar hinter der Glühlampe angelötet werden können. Dies muß aber sehr vorsichtig geschehen, da die Zuleitungsdrähte sonst leicht abbrechen. Als Verlängerung empfiehlt sich Kupferlackdraht, denn anderer isolierter Draht würde sich im Mast nicht unterbringen lassen. Bei Kupferlackdraht muß man sehr vorsichtig mit scharfen Kanten sein, um Kurzschlüssen vorzubeugen.

Wir brauchen aber nur eine Zuleitung zu verlängern, da wir die andere als Rückleiter direkt an die entsprechende Hülse löten. Nun legen wir die Zuleitungen vorsichtig in den Mast. Um die Rückseite des Mastes zu verkleiden, gibt es mehrere Möglichkeiten. Entweder der Hohlraum wird mit Kleber ausgefüllt und hinten glatt gezogen oder man fertigt einen schmalen Blechstreifen an, der genau in den Mast paßt und verlötet ihn sauber.

Da wir auf unserer Anlage vorwiegend Blocksignale verwenden, bekommt unser Signal noch eine vorbildgerechte Bake (5). Diese stellen wir aus einem 1,6 mm breiten und 26 mm langen Blechstreifen her. Den Blechstreifen biegen wir, wie es auf der Zeichnung angegeben ist. Die Bake wird nun angelötet. Das Signalkennzeichen (6) wird nun auch nach Zeichnung gebogen und angelötet. Zur Farbgebung folgendes: Schirm schwarz, Mast betongrau, Bake weiß-rot-weiß. Einen Buchstaben für das Signalkennzeichen schneiden wir aus und kleben ihn auf. Einen Mastkorb fertigte ich nicht an, weil dieser zu groß werden würde, bedingt durch die leider noch etwas große Länge der Glühlampen.

2. Lichthauptsignal in Zwergausführung

Wir fertigen wiederum zuerst den Schirm (1) an. Nachdem die Bohrungen wie angegeben gefertigt sind, biegen wir die Hülsen (4). Die Hülsen werden wieder an einem Punkt angelötet. Nun können wir mit dem Gehäuse (2) beginnen. Es wird nach den angegebenen Maßen ausgeschnitten und gebogen. Der untere Schlitz dient zur späteren Durchführung der Zuleitungen für die Glühlampen. Nachdem das Gehäuse gelötet wurde, fertigen wir den Sockel (3) an. Dann wird der Sockel mit dem offenen Teil nach vorn an das Gehäuse, direkt unter dem Schlitz, angelötet. Günstig ist es, auf die innere Rückseite des Gehäuses Papier zu kleben, um eventuelle Kurzschlüsse, die durch Berühren der Zuleitungen mit der Rückwand entstehen können, zu vermeiden. Der Schlitz muß ebenfalls sehr sauber entgratet werden, damit auch hier keine Kurzschlüsse entstehen können. Nun bekommt der zylindrische Teil der Glühlampen einen schwarzen Anstrich. Sie werden dann in die entsprechenden Hülsen eingesetzt. Die Zuleitungen werden so gebogen, daß man den Schirm von vorn in das Gehäuse schieben kann. Sie liegen nun im Sockel und können dann entsprechend weitergeführt werden.

Zum Anstrich des Signals folgendes: Sockel steingrau, Gehäuse schwarz, Rückseite schwarz-gelb diagonal ge-

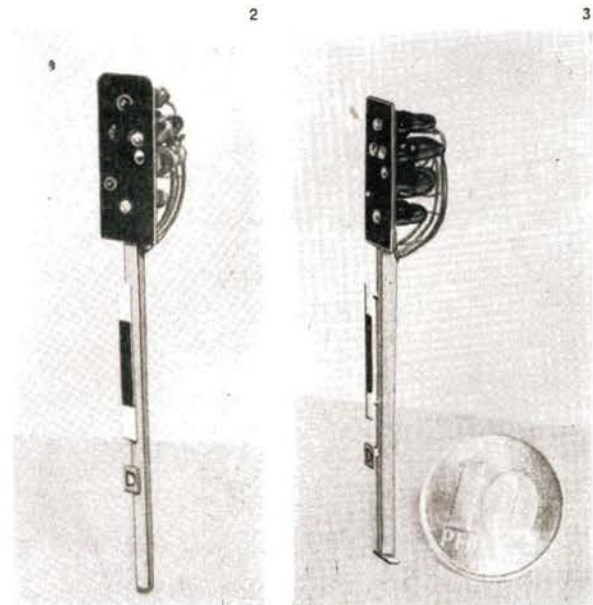
Fortsetzung auf Seite 135



Bild 1 Ein Lichthauptsignal des Vorbildes. Die Lokomotive gehört nach der Ummumerierung der DR zur BR 35

Bild 2 Modell des Lichthauptsignals, nach der Bauanleitung erbaut

Bild 3 Das gleiche Modell im Größenvergleich zu einer 10-Pfg-Münze



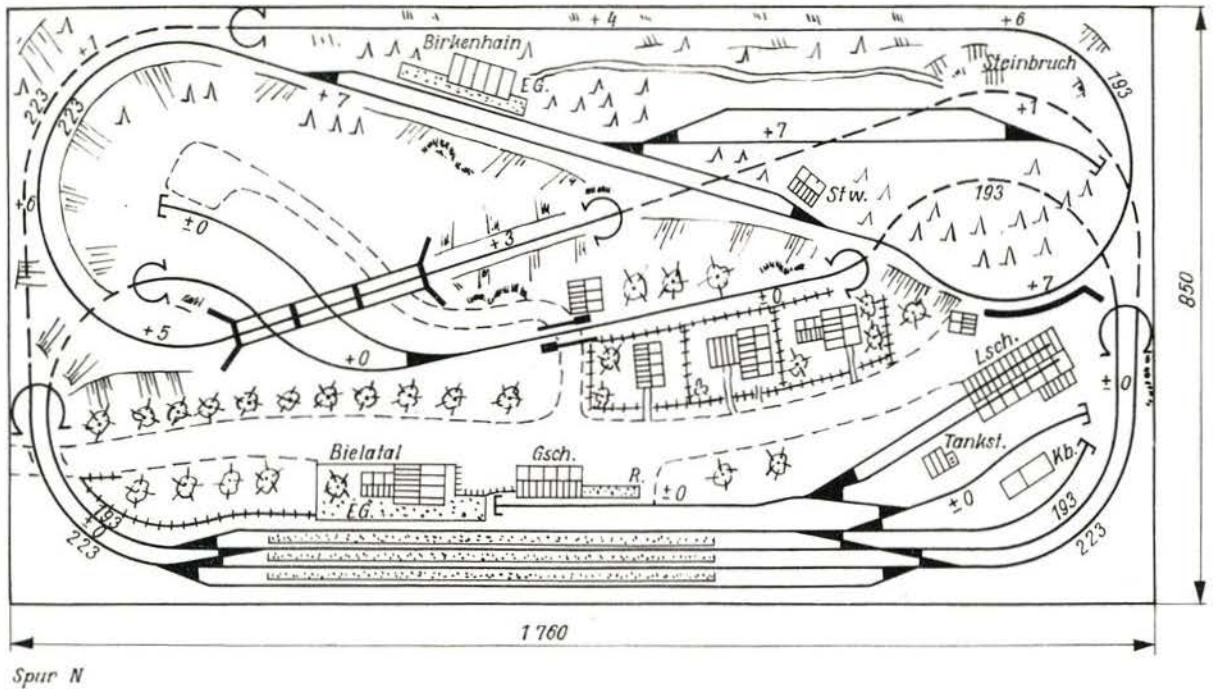


Bild 1 Gleisplan

SCHON ALS KIND

... hatte ich den Wunsch, eine elektrische Eisenbahn zu besitzen“, beginnt der Brief des 30jährigen Leipziger Technologen Dieter Kretzschmar, „diesen Wunsch konnte ich mir aber erst jetzt selbst erfüllen.“

Im November 1966 begann Herr K. damit, eine Anlage in der Nenngröße N auf einer 120 x 80 cm großen Spanplatte aufzubauen. Doch diese Anlage verkaufte er bereits ein Jahr später, da sie ihn nicht zufriedenstellte. Von neuem ging das Bauen los. Diesmal auf einer 175 x 85 cm großen Grundplatte. Mancher Fehler, der bei jedem das erste Mal vorkommt, wurde jetzt vermieden.

Das Motiv stellt eine eingleisige Hauptbahn dar. Die Gleisanlage unterteilt sich in zwei Fahrstrombereiche. Während der eine ein Oval bildet und in der Ebene verläuft, stellt der zweite eine in sich verschlungene Acht dar und weist Vorgebirgscharakter auf.

Insgesamt wurden 19 Weichen verlegt und 14 abschaltbare Gleisabschnitte vorgesehen, so daß ein abwechslungsreicher Fahrbetrieb möglich ist. Sämtliches Material an Weichen und Gleisen ist PIKO-Fabrikat.

Außerdem sind teilweise Blockstrecken vorhanden, wodurch bis zu drei Zügen gleichzeitig verkehren können. Vor der Bahnhofseneinfahrt ist ein Zeuke-Zeitrelais eingebaut, so daß der jeweils einfahrende Zug stehenbleibt, und erst nach einem Halt fährt er selbständig weiter. Die gesamte „Automatik“ kann aber auch ausgeschaltet werden, so daß dann alle Schaltfunktionen von Hand aus betrieben werden. Dazu schafft ein kleines Gleisbildschaltpult die erforderliche Übersicht. Die Weichen werden durch Kippschalter und die Abschaltstrecken durch Taster, die sich auch wie ein Schalter feststellen lassen, betätigt. Die Sicherungstechnik besteht aus Licht- und Formsignalen, wobei die Ausrüstung noch nicht beendet ist. Beide Fahrstrombereiche werden von einem Trafo über zwei Potentiometer gespeist. Langsamschließende Schranken werden vom fahrenden Zug aus automatisch geschlossen und wieder geöffnet. Ein Zusatztrafo liefert die Spannung für die Beleuchtung.

Die Geländegestaltung wurde in der bekannten Weise mit leimgetränkten Stoffresten, die mit Dekofaser und Streumehl dekoriert wurden, ausgeführt. Kaffee-Ersatz diente zur Beschotterung der Gleise. Sämtliche Hochbauten sind handelsüblich.

Auf dieser Anlage sind gegenwärtig folgende Triebfahrzeuge im Einsatz: eine 118, eine 65, eine französische Ellok, eine ČSD-Diesellok und eine selbstgebaute 244. Momentan befindet sich ein Triebwagenzug im Bau.

Die gesamte Anlage läßt sich in einem selbstgebauten und zu den Möbeln passenden Wandklappschrank unterbringen.

Bis jetzt wurden 10 Monate Bauzeit aufgewandt, wobei der Schwerpunkt in den Wintermonaten lag. Eine große Hilfe bei der Landschaftsgestaltung gab Herrn K. die Gattin. Immer mehr können wir erfreulicherweise darüber berichten, wie gern sich auch die Ehefrauen heutzutage an unserem Hobby beteiligen.

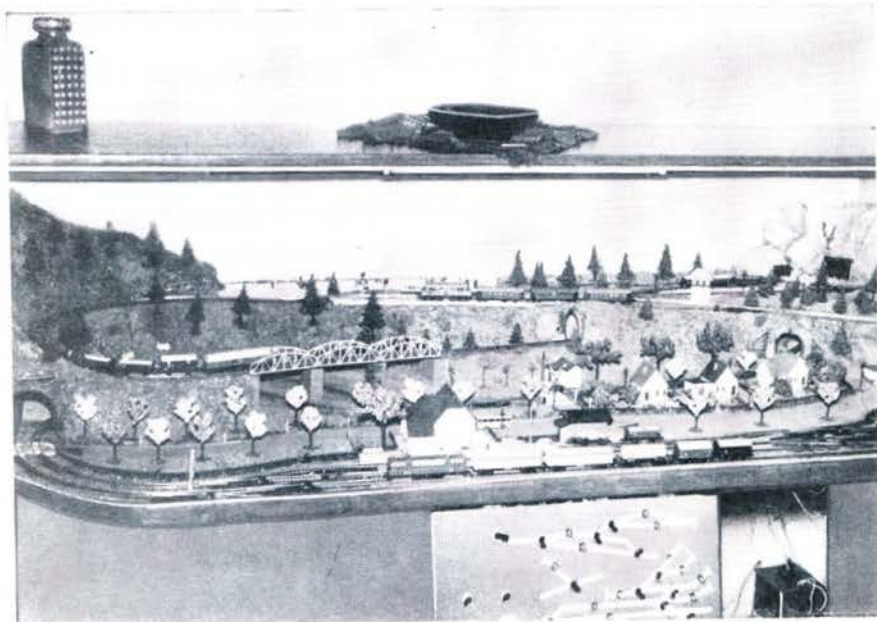
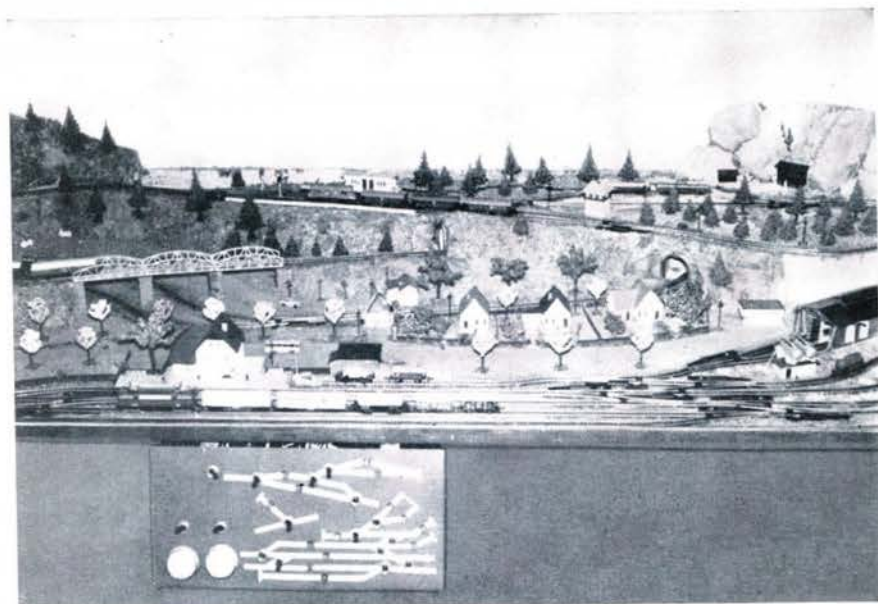


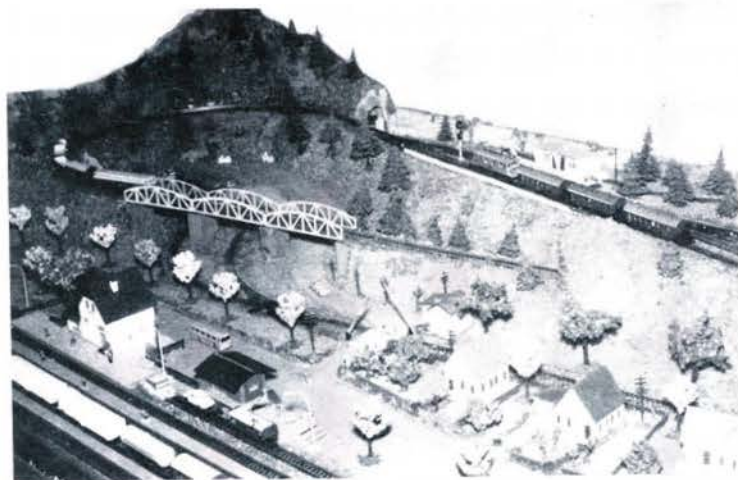
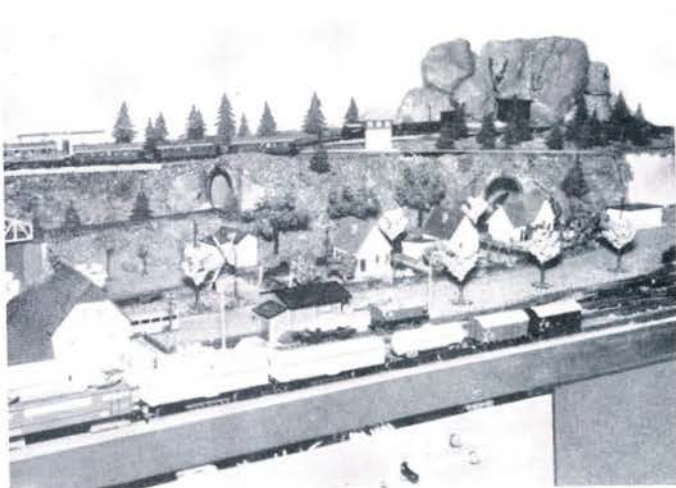
Bild 2 Deutlich ist die Unterbringung im Klappschrank erkennbar

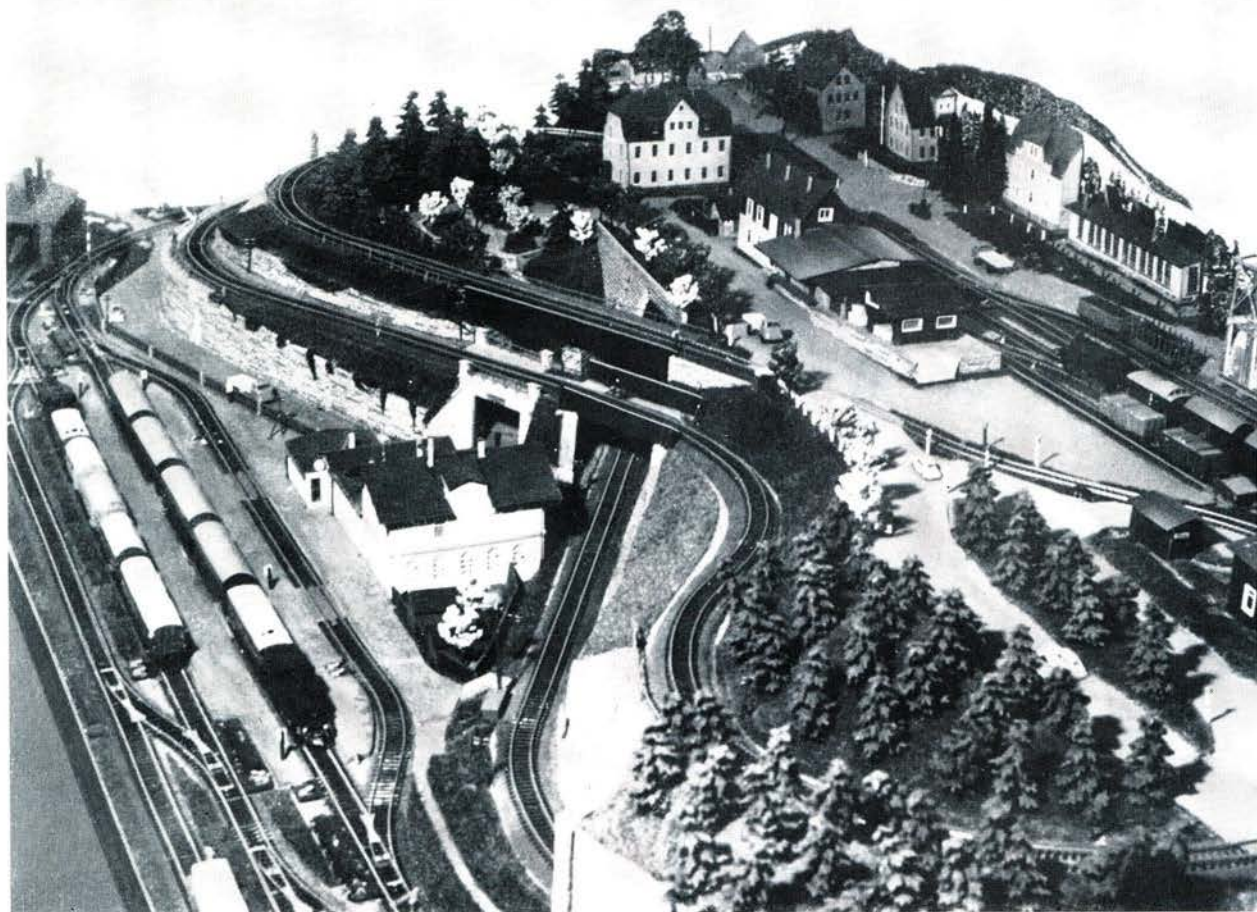
Bild 3 Hier ist gut das übersichtliche vereinfachte Gleisbildschaltpult zu sehen



Bilder 4 und 5 Gesamtüberblick über die N-Anlage

Fotos: Kretzschmar, Leipzig



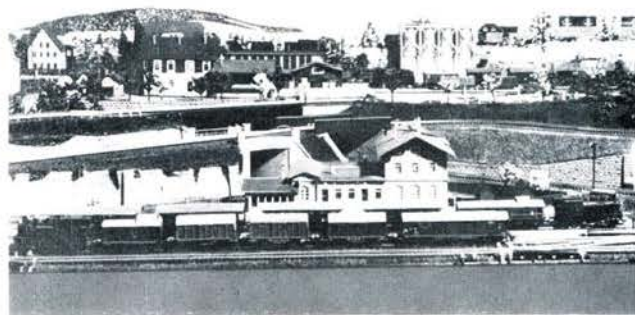


1

Schon 72 Jahre alt

ist zwar nicht diese Modellbahnanlage, aber wohl ihr Erbauer, unser Leser Erich Kautzsch aus Deutzen bei Leipzig. Seit 12 Jahren beschäftigt er sich mit der kleinen Bahn in der Nenngröße TT. Dieses ist aber schon seine dritte Anlage, die im Wohnzimmer aufgestellt und das ganze Jahr über betriebsbereit ist. Die Platte ist 180×115 cm groß. Nachgebildet wurde die DR-Strecke Schlettau – Crottendorf o. Bf. Etwa 22 m Gleise sind verlegt und 20 Weichen sind installiert. Die Gebäude, das Kalkwerk und die Kalkentladebrücke hat Herr K. sämtlich selbst gebaut. Betrachten wir uns einmal die Bilder und wünschen Herrn K. noch recht viel Freude mit der Modellbahn.

Fotos: Eifert, Deutzen

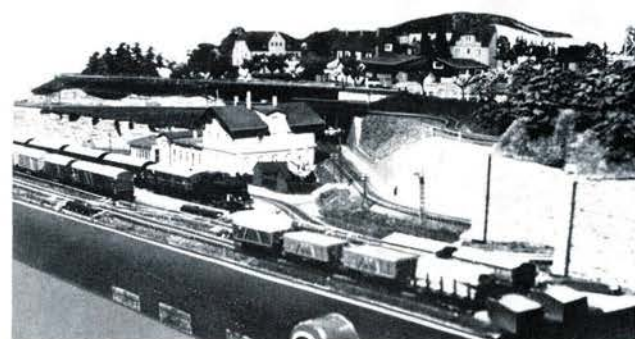


2

Bild 1 Eine klare, saubere Streckenführung zeichnet die hübsche TT-Anlage aus, die auch landschaftlich gut ausgeführt ist und daher einen angenehmen Eindruck vermittelt

Bild 2 Beachten Sie bitte die saubere Ausführung der Hoch- und Kunstbauten, zum Beispiel der Eisenbahnbrücke, welche über die Straße führt. Auch die Stützmauern stellen eine vorbildliche Arbeit dar.

Bild 3 Hochbetrieb herrscht im Bahnhof



3



4



7

Fortsetzung von Seite 131

streift. Außerdem wird die Rückseite gelb eingerahmt. Man kann auch den gelben Streifen etwas über die Kanten ziehen, so daß dem Signal die Tiefe genommen wird.

In den linken oberen Teil kommt nun ein etwa 1 mm breiter weiß-rot-weißer Streifen als Blocksignalbake. In der Vorderansicht ist es angedeutet. Ein etwa 1 mm breiter und 5 mm langer Papierstreifen ist am besten dazu geeignet.

3. Rangierhaltsignal Ra 12

Das Ra 12 besteht aus den gleichen Einzelteilen, jedoch als Schirm verwenden wir Teil 1 a. Nun kommt in die obere Hälfte ein gelbes W. Am besten eignet sich ein ausgeschnittener Buchstabe von entsprechender Größe. Beim Vorbild ist das W meist beleuchtet. Wir können das auch tun, indem wir das W aus dem Signalschirm aussägen und mit gelbem Transparentpapier hinterkleben. Eine Glühlampe wird dahinter installiert, und fertig ist das beleuchtete „W“. Dieses Signal bekommt den gleichen Anstrich wie das unter 2. beschriebene.

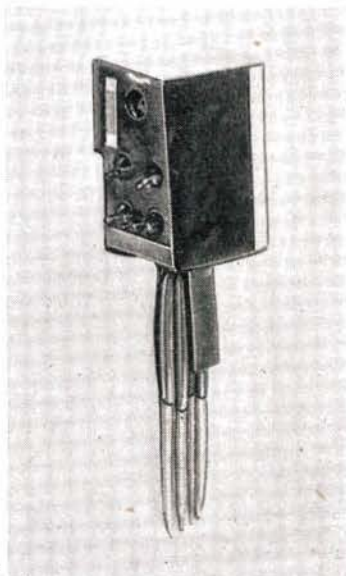
Bild 4 Lichthauptsignal der DR in Zwergausführung

Bild 5 Modell des Zwergsignals

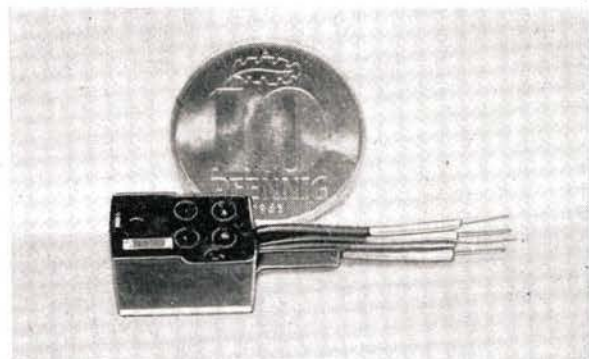
Bild 6 Das gleiche Modell im Größenvergleich

Bild 7 Rangierhaltsignal Ra 12 der DR in Zwergausführung

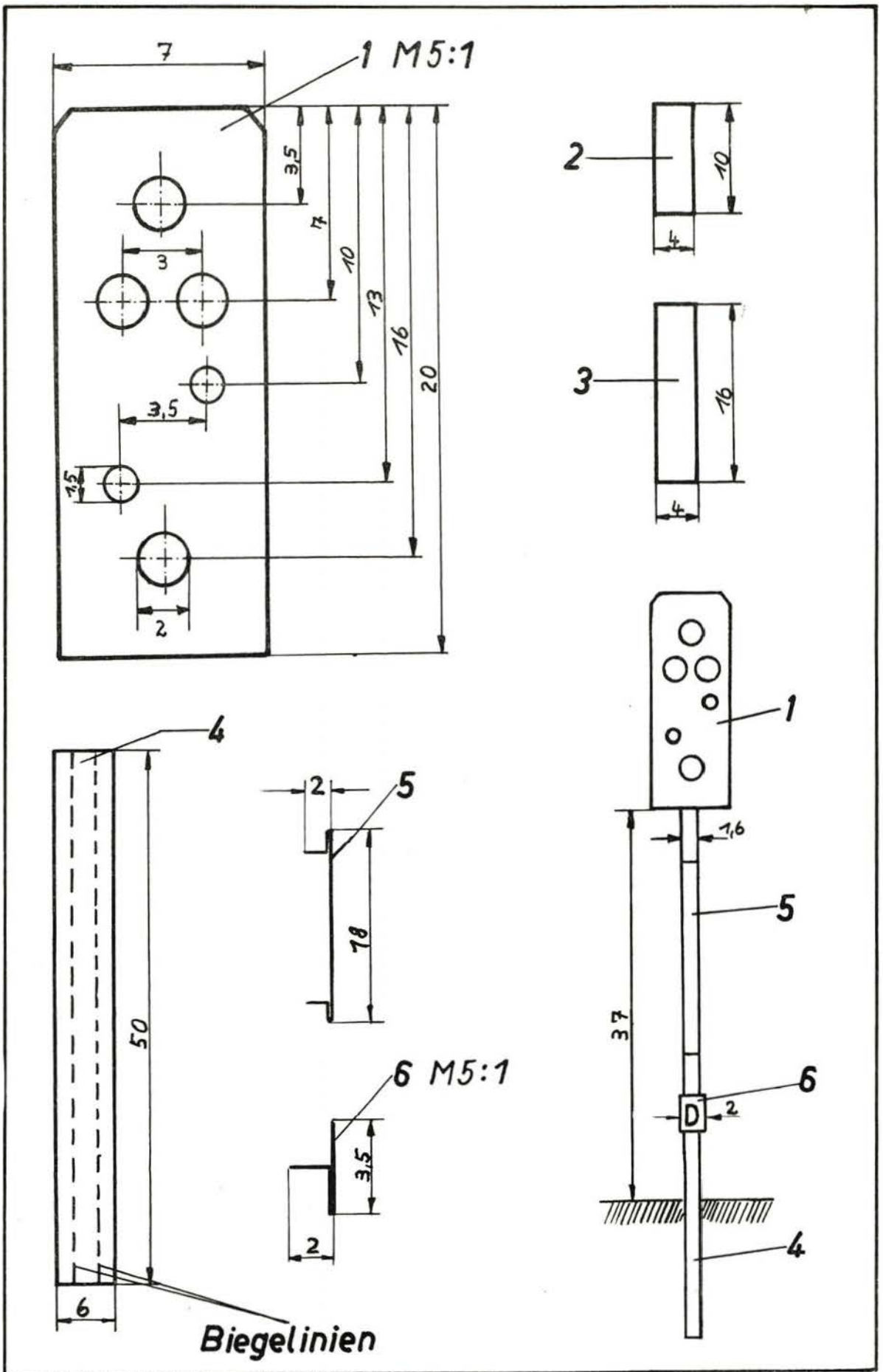
Fotos: Brust, Dresden (3), M. Gerlach, Berlin (4)



5



6



Lichthaupt- und -vorsignal M 2 : 1 (M 5 : 1)